Deutscher Bundestag **Drucksache 19/477**

19. Wahlperiode 18.01.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/367 –

Ablassen von Treibstoff durch Militärflugzeuge und zivile Luftfahrzeuge im Jahr 2017

Vorbemerkung der Fragesteller

Militärische sowie zivile Luftfahrzeuge lassen auch über besiedelten Gebieten in Deutschland immer wieder Kraftstoff ab. Bei diesen sogenannten fuel dumpings ist häufig nicht bekannt, wie viel Treibstoff genau abgelassen wird oder welche konkreten Gebiete betroffen sind. Die Bundesregierung geht nach eigenen Angaben von einer Verschmutzung des Bodens aus und kann gesundheitliche Schäden für Mensch und Tier nicht ausschließen (Bundestagsdrucksache 18/9917).

1. Wie oft wurde in den Jahren 2016 und 2017 durch militärische Flugzeuge über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Treibstoff abgelassen, und welche Menge wurde dabei jeweils freigesetzt (bitte möglichst nach Menge, Bundesland, konkret betroffenem Gebiet, Jahr, einzelnen Vorfällen und jeweiliger Begründung aufschlüsseln)?

Jahr / Lfd. Nr.	betroffenes Gebiet	Bundesland	Treibstoffmenge in Tonnen
2016 / 1	Bereich Pfalz	Rheinland-Pfalz	22,7
2017 / 1	auf der Strecke Spangdahlem - Ramstein	Rheinland-Pfalz	54
2	Bereich Ramstein	Rheinland-Pfalz	19
3	Oberpfalz	Bayern	0,5
4	Region Düsseldorf	Nordrhein-Westfalen	unbekannt
5	Bereich Ramstein	Rheinland-Pfalz	16

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/9917 verwiesen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 16. Januar 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wie oft wurde in den Jahren 2016 und 2017 durch zivile Flugzeuge über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Treibstoff abgelassen, und welche Menge wurde dabei jeweils freigesetzt (bitte möglichst nach Menge, Bundesland, konkret betroffenem Gebiet, Jahr, einzelnen Vorfällen und jeweiliger Begründung aufschlüsseln)?

Jahr / Lfd. Nr.	**betroffenes Gebiet**	**Bundesland**	**Treibstoffmenge in Tonnen**
2016			
1	auf der Strecke Kassel - Frankfurt	Hessen	unbekannt
2	auf der Strecke Prenzlau - Köln	Brandenburg / Niedersachsen / Nordrhein-Westfalen	36
3	auf der Strecke Taunus - Ramstein	Hessen / Rheinland-Pfalz	24,5
4	auf der Strecke Düsseldorf - Ramstein	Nordrhein-Westfalen / Rheinland-Pfalz	50
5	auf der Strecke Nörvenich - Ramstein	Nordrhein-Westfalen / Rheinland-Pfalz	53
6	Bereich Pfalz	Rheinland-Pfalz	0,4
7	auf der Strecke Fehmarn - Amsterdam	Niedersachsen	30
8	auf der Strecke Brenner (Italien) - Garmisch-Partenkirchen - Kempten	Bayern	52
2017 / 1	auf der Strecke Usedom - Magdeburg	Mecklenburg-Vorpommern / Brandenburg / Sachsen-Anhalt	40
2	Westerwald	Rheinland-Pfalz	0,7
3	Brandenburg	Brandenburg	14
4	Emsland	Niedersachsen	4,7
5	Flugbeschränkungsgebiet ED-R 207 / Allgäu	Bayern	3
6	auf der Strecke Schärding - Dingolfing - Ingolstadt	Bayern	10
7	Nörvenich	Nordrhein-Westfalen	1
8	Bereich um Hahn	Rheinland-Pfalz	59
9	Pfalz	Rheinland-Pfalz	54
10	auf der Strecke Cottbus - Pirna - Zwickau	Brandenburg / Sachsen	46
11	auf der Strecke Eisenach - Fulda	Hessen	62
12	Bereich Duisburg	Nordrhein-Westfalen	unbekannt
13	Niederbayern	Bayern	20
14	Region Stuttgart	Baden-Württemberg	0,2
15	auf der Strecke Mainburg - Ingolstadt	Bayern	0,7
16	Region Pfalz	Rheinland-Pfalz	75
17	Nordsee	Niedersachsen	9,6
18	Region Pfälzer Wald	Rheinland-Pfalz	40
19	Region Nürnberg	Bayern	0,1
20	Region Pfalz	Rheinland-Pfalz	50

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/9917 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

3. Wie viel Treibstoff wurde in der Summe pro Jahr in den Jahren 2016 und 2017 durch militärische und zivile Flugzeuge abgelassen (bitte nach Jahr, militärischen und zivilen Flugzeugen aufschlüsseln)?

Jahr	militärisch	zivil
2016	22,7 t	468,9 t
2017	89,5 t	490 t

4. Welche Alternativen zu Treibstoffablassverfahren gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung oder wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bis heute diskutiert?

Der Bundesregierung sind keine konkreten Alternativen eines Treibstoff-Schnellablasses zur Anwendung im Notfall bekannt, die keine unnötige Gefährdung der Passagiere nach sich ziehen.

5. Welche Studien sind vonseiten der Bundesregierung geplant beziehungsweise in Auftrag gegeben, um Auswirkungen des fuel dumpings auf zum Beispiel Böden, Umwelt und die Gesundheit von Menschen und Tieren zu erforschen (bitte Studien mit Titel und Inhaltsbeschreibung angeben)?

Das Umweltbundesamt hat im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit eine Studie mit dem Titel „Wissenschaftliche Erkenntnisse zu Rückständen/Ablagerungen von Kerosin nach sogenanntem Fuel Dumping“ ausgeschrieben, im Rahmen derer eine aktuelle Bewertung der Auswirkungen von Treibstoffschnellablässen vorgenommen werden soll.

6. Welche Studien sind der Bundesregierung bekannt, die Auswirkungen des fuel dumpings auf zum Beispiel Böden, Umwelt und die Gesundheit von Menschen und Tieren thematisieren (bitte unter genauer Angabe des Fundortes angeben)?

Der Bundesregierung sind folgende Studien bekannt:

- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg: Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld (Az.: 44/1-6441/1/101). Potsdam 2004.
- TÜV Rheinland: Konzeptstudie zur Umweltsituation des Rhein-Main-Flughafens Frankfurt/Main. Frankfurt/Main 1993.

7. Unter welchen Voraussetzungen darf Treibstoff aus Sicherheitsgründen abgelassen werden (bitte konkrete Voraussetzungen und typische Fallkonstellationen nennen)?

Ein typischer Fall ist ein größerer technischer Defekt (z. B. Triebwerksausfall) kurz nach dem Start eines Langstreckenflugzeugs, der eine schnellstmögliche Landung unabdingbar macht. Dessen maximales Landegewicht ist aufgrund der besonderen Belastungen im Landevorgang allerdings nicht so hoch wie das maximale Startgewicht. Der Schnellablass von Treibstoff reduziert das Flugzeuggewicht und ermöglicht in solchen Fällen eine sichere Landung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

8. Warum wurden bei den Fragen 1 und 2 in der Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/9917 trotz ausdrücklicher Nachfrage keine Gründe für das Ablassen von Treibstoff im Einzelfall genannt?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/9917 verwiesen.

9. Warum konnte bei den Fragen 1 und 2 in der Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/9917 bei einer Vielzahl von Fällen nicht angegeben werden, welche genaue Treibstoffmenge abgelassen wurde?

Es handelte sich in der Vergangenheit bei der Treibstoffmenge üblicherweise um grobe Angaben, die der Luftfahrzeugführer dem zuständigen Fluglotsen mitgeteilt hat. Die Angaben der Luftfahrzeugbesatzungen sind mit der Zeit detaillierter geworden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333